STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 19458
9 juli
2015

Verhoging van de maximumsnelheid op delen van de autosnelwegen A9 en A12

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Overwegingen ten aanzien van het besluit

1. Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna Wvw) moet een verkeersbesluit worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens, zoals deze genoemd zijn in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna BABW), voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd. Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de Wvw, ben ik bevoegd dit besluit te nemen.

2. Doel

Aan de Tweede Kamer is bij brief van 28 november 2011 (Tweede Kamer kamerstuk 32 646, nr. 13) aangegeven dat per 1 september 2012 de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland van 120 km/h naar 130 km/h zal worden verhoogd. Middels een besluit tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna RVV 1990) is daaraan uitvoering gegeven. Het gewijzigde RVV 1990 is op 1 september 2012 in werking getreden.

Het uitgangspunt van het nieuwe snelhedenbeleid is: "130 km/h op de autosnelweg is de norm". Overal waar dat mogelijk is, wordt de maximumsnelheid op autosnelwegen permanent of dynamisch naar 130 km/h gebracht.

Op het onderhavige traject van de A9 geldt nu een maximumsnelheid overdag van 120 km/h en in de avond en nacht van 130 km/h; op het onderhavige traject van de A12 geldt nu een maximumsnelheid van 120 km/h.

Nieuw uitgevoerd onderzoek naar de omgevingseffecten (geluid, lucht, natuur en verkeersveiligheid) heeft uitgewezen dat het niet langer noodzakelijk is deze uitzonderingen op de algemene maximumsnelheid van 130 km/h te handhaven. Hieronder wordt in paragraaf 3 aangegeven dat de omgevingseffecten door de verhogingen van de maximumsnelheid op deze wegtrajecten naar 130 km/h geen belemmering vormen.

Bij het nemen van dit verkeersbesluit is rekening gehouden met de permanente openstelling van de spitsstrook op de noordelijke rijbaan van de A12 Woerden - Gouda.

3. Omgevingseffecten besluit

3.1. Geluid

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Geluid. Hiervoor is het volgende rapport ‘Rapport M.2014.1313.01.R001 Akoestisch onderzoek op referentiepunten snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2015 [DGMR, maart 2015] verschenen, welke is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Algemeen

Voor het onderdeel geluid wordt uitgegaan van het wettelijke regime van hoofdstuk 11 Wet milieubeheer (Wm). Hoofdstuk 11 Wm en onderliggende regelgeving is per 1 juli 2012 van kracht geworden. Met de inwerkingtreding van hoofdstuk 11 Wm worden geluidproductieplafonds ingevoerd voor wegen in het beheer van het Rijk, die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart. De geluidproductieplafonds geven de geluidproductie aan die een rijksweg maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden van de weg gelegen referentiepunten. Het Rijk is, als beheerder van de rijksweg, verplicht om de geluidproductieplafonds na te leven. Indien sprake is van een (dreigende) overschrijding van geluidproductieplafonds moet het Rijk bezien of ze kunnen worden nageleefd door het treffen van doelmatige geluidbeperkende maatregelen of door het voeren van een procedure tot wijziging van geluidproductieplafonds.

Geluidonderzoek

Uit akoestisch onderzoek, verricht door het adviesbureau DGMR in Den Haag, in opdracht van Rijkswaterstaat, en neergelegd in het rapport *‘Rapport M.2014.1313.01.R001 Akoestisch onderzoek op referentiepunten snelheidsverhoging naar 130 km/h in 2015’* [DGMR, maart 2015] is gebleken dat de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h geen overschrijding van de geldende geluidproductieplafonds met zich meebrengt op referentiepunten gelegen langs de onderzochte wegtrajecten. In de bijlagen bij het akoestisch onderzoek is het verschil tussen de geldende geluidproductieplafonds en de geluidproductie in 2015 (inclusief snelheidsverhoging) inzichtelijk gemaakt.

Op basis van het akoestisch onderzoek wordt geconcludeerd dat de onderhavige verhogingen van de maximumsnelheid mogelijk zijn. Het hierboven aangeduide akoestisch onderzoek en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop conclusies zijn getrokken. Dit document is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

3.2. Lucht

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Lucht. Hiervoor is het rapport ‘Harmonisatie onderzoek 130 km/uur - effecten op luchtkwaliteit A9 en A12’ [Tauw, maart 2015] verschenen, welke is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Mede door succesvol (bron)beleid is de luchtkwaliteit in Nederland de afgelopen jaren sterk verbeterd, ook langs autosnelwegen. Door het schoner worden van auto’s neemt de bijdrage van het wegverkeer in de totale emissies steeds verder af. Daarnaast volgde reeds uit de kaartbeelden en de rapportages, opgesteld in het kader van het Milieuonderzoek uitrol 130 km/uur - Fase 2 [Rijkswaterstaat, november 2011], dat op de betreffende wegtrajecten van de A9 en A12 de grenswaarden voor stikstofdioxide

(NO_2) en fijnstof (PM_{10}) niet worden overschreden bij een maximumsnelheid van 130 km/h. Ook uit de onderzoeken naar de effecten op luchtkwaliteit blijkt dat met de snelheidsverhoging nog altijd ruim onder de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt gebleven.

De luchtkwaliteit (het voldoen aan de normen en het effect van maatregelen) wordt vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) jaarlijks gemonitord. Overigens worden de effecten van de maximumsnelheid verwerkt in de Monitoringstool, het landsdekkende rekenmodel van het NSL. Met dit rekenmodel wordt jaarlijks de verplichte NSL-monitoring uitgevoerd, waarmee wordt gewaarborgd dat de doelstellingen van het programma tijdig en blijvend worden gehaald.

Op basis van het uitgevoerde luchtonderzoeken wordt geconcludeerd dat de onderhavige verhogingen van de maximumsnelheid mogelijk zijn. Het hierboven aangeduide onderzoek met betrekking tot de luchtkwaliteit en de daarbij gehanteerde werkwijze en een nadere toelichting vormen de basis waarop conclusies zijn getrokken. Dit document is in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

3.3. Natuur

Er is onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van dit besluit op het aspect Natuur. Hiervoor zijn de volgende rapporten in het kader van de ‘Natuurtoets snelheidsverhoging 130 km/uur’ verschenen. Deze zijn in te zien of te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

- Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken van Beschermd natuurmonument Ham en Crommenije, traject A9 Beverwijk – Akersloot; maart 2015.

- Beoordeling mogelijke aantasting wezenlijke kenmerken van Beschermd natuurmonument Moerasterreinen langs de Bijleveld, traject A12 Woerden - De Meern; maart 2015.

- Beoordeling mogelijke effecten voor Natura 2000-gebied Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein, Traject A12 Gouwe-Woerden; maart 2015.

3.3.1 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (Ffw) is gericht op de bescherming van in het wild levende dier- en plantensoorten. De wet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot ‘nieuwe activiteiten’ die leiden tot aantasting, opzettelijke verontrusting of verstoring van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Verstoring of opzettelijke verontrusting vanwege de toename aan geluid zijn hierbij potentieel relevante aspecten.

Gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1 dB) als gevolg van dit besluit en het ontbreken van piekgeluiden is er geen sprake van overtreding van het verbod op het opzettelijk verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Daarom kan een ontheffing op grond van de Ffw achterwege blijven.

Op Weidevogelgebieden is geen specifiek wettelijk kader van toepassing dat toetsing van de snelheidsverhogingen vergt en derhalve kan een beoordeling van effecten van de snelheidsverhogingen op deze gebieden achterwege blijven. Hierbij verdient opmerking dat gezien de zeer beperkte toename aan geluid (minder dan 1dB) als gevolg van de verhogingen van de maximumsnelheid en het ontbreken van piekgeluiden verstoring van geluidsgevoelige vogels wordt uitgesloten.

3.3.2 Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

De EHS heeft als doel het behouden, beschermen en versterken van de rijkdom aan plant- en diersoorten (biodiversiteit). Ingevolge de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte gaat geen externe werking uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aangezien er geen werkzaamheden worden verricht waardoor vernietiging van de natuurwaarden van EHS gronden aan de orde is, kan een beoordeling op aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden achterwege blijven.

3.3.3 Natuurbeschermingswet 1998

Doel van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) is het geven van wettelijke bescherming aan terreinen en wateren met bijzondere natuur- en landschapswaarden, waaronder Natura 2000-gebieden, alsmede beschermde natuurmonumenten. Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn zijn of nog worden aangewezen. Voor beide gebieden geldt het beschermingsregime op grond van met name artikel 6 van de Habitatrichtlijn, waaraan met de Nbw uitvoering is gegeven. De (ontwerp) aanwijzingsbesluiten van de Natura 2000-gebieden bevatten daartoe onder meer een lijst van soorten en/of habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen. Voor

al deze natuurwaarden gelden instandhoudingsdoelstellingen. De essentie van het beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden is dat het halen of behouden van de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar mag worden gebracht.

De relevante natuurtoetsen zijn toegevoegd. Deze betreffen de A9 en de A12. Hieruit blijkt dat negatieve effecten op Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten zijn uitgesloten.

3.4. Verkeersveiligheid

Het huidige autosnelwegennet is, behoudens enkele snelwegen in een stedelijke omgeving, ontworpen en ingericht op basis van een snelheid van 120 km/h. Achterliggende gedachte hiervan is dat bestuurders met deze snelheid de betreffende weg veilig en comfortabel kunnen berijden. Uit onderzoek is gebleken dat op autosnelwegen, en ook op de in dit verkeersbesluit beschouwde wegtrajecten, de maximumsnelheid zonder bezwaar naar 130 km/h kan worden gebracht. Zie daarvoor het rapport *'De relatie tussen snelheidslimietverandering en verkeersveiligheid'* [TU Delft, 27 november 2011]. Dit rapport is ook terug te vinden op www.platformparticipatie.nl.

4. Belangenafweging

Gelet op het hiervoor onder 2 aangegeven beleid en het gegeven dat er geen knelpunten ontstaan met betrekking tot verkeersveiligheid of natuur en met inachtneming van de normen voor luchtkwaliteit en de geluidproductieplafonds (hetgeen geconcludeerd kan worden uit de resultaten van de onderzoeken naar omgevingseffecten onder 3), kan op de wegtrajecten als bedoeld in het dictum, de maximumsnelheid naar 130 km/h worden verhoogd.

5. Gevolgde procedure

Dit verkeersbesluit volgt de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van donderdag 9 april 2015 en heeft vanaf 10 april 2015 tot en met 21 mei 2015 ter inzage gelegen, binnen welke periode negen zienswijzen zijn ontvangen. In de aan dit besluit gehechte Nota van antwoord (Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Verhoging van de maximumsnelheid op delen van de autosnelwegen A9 en A12, d.d. 7 juli 2015) is ingegaan op de zienswijzen. Één zienswijze heeft aanleiding gegeven tot een kleine aanpassing in de kilometrering van het wegtraject A12 (54,3 (L) i.p.v. 55,0 (L)).

Verder is overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg gepleegd met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, die kan instemmen met de maatregel.

Het onderhavige verkeersbesluit wordt geplaatst in de Staatscourant van 9 juli 2015. Van de bekendmaking wordt schriftelijk mededeling gedaan aan diegenen die hun zienswijze op het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht. Het verkeersbesluit, de Nota van antwoord en relevante achtergrondrapporten worden op een aantal locaties van Rijkswaterstaat ter inzage gelegd alsook digitaal aangeboden via www.platformparticipatie.nl.

BESLUIT

Door het verwijderen dan wel het plaatsen van de borden A1 en A2 van bijlage 1 van het RVV 1990, de maximumsnelheid te verhogen naar 130 km/h op de volgende autosnelwegtrajecten:

- de A9 in beide richtingen tussen de aansluiting Beverwijk (8), km. 53,9 tot de aansluiting Akersloot (11), km. 62,8 in de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Castricum;
- de A12 in beide richtingen tussen de aansluiting Reeuwijk (12), km. 33,0 tot aansluiting De Meern (15), km. 54,3 (L) en km. 54,7 (R) in de gemeenten Bodegraven-Reeuwijk, Woerden en Utrecht.

De Minister van Infrastructuur en Milieu
Namens deze,
De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,
mr. ing. J.H. Dronkers

Mededelingen

Inzien stukken

Het verkeersbesluit met bijlagen ligt vanaf 10 juli 2015 tot en met 21 augustus 2015 ter inzage op de volgende kantoren van Rijkswaterstaat, op werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 16.00 uur. Bij het binnenkomen van een gebouw van Rijkswaterstaat wordt u gevraagd zich te legitimeren.

Midden-Nederland, Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht;

West-Nederland Noord, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem;

West-Nederland Zuid, Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam.

Het verkeersbesluit met bijlagen kan ook worden gedownload via www.platformparticipatie.nl.

Beroep

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kan door belanghebbenden tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekend gemaakt, een beroepschrift worden ingediend bij de sector bestuursrecht van de Rechtbank binnen het rechtsgebied, waarin de indiener van het beroepschrift woonachtig of gevestigd is. (http://www.rechtspraak.nl/Gerechten/Rechtbanken/).

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

1. de naam en adres van de indiener;
2. de dagtekening;
3. vermelding van de datum en nummer of kenmerk van het besluit, waartegen het beroepschrift zich richt en
4. de opgave van redenen, waarom men zich niet met het besluit kan verenigen.

Digitaal beroep

Digitaal beroep instellen bij de rechtbank is ook mogelijk via http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht. De indiener dient wel te beschikken over een elektronische handtekening (DigiD).

Voorlopige voorziening Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek moet worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de voorgenoemde Rechtbank. Bij het verzoek moet een afschrift van het beroepschrift worden overlegd. Zo mogelijk moet tevens een kopie van het besluit toegevoegd waarop het geschil betrekking heeft.

Voor de behandeling van een beroepschrift en een verzoekschrift om een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven. Over de hoogte van dit bedrag, alsmede ten aanzien van de termijn waarbinnen dit bedrag moet worden betaald, kan contact worden opgenomen met de griffier van de bevoegde rechtbank.

Nadere informatie

Voor inlichtingen over de procedure kunt u contact opnemen met de Directie Participatie, telefoon 070-4568999. Voor overige vragen en/of nadere informatie kunt u bellen met het gratis informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-8002 of kijken op www.rijkswaterstaat.nl.